Strandung der Bark "Obotrita"

Von Eberhard Hewicker unter Verwendung eines Berichtes des Augenzeugen Max Zabel, der in der Werkszeitung der Howaldtswerke Deutsche Werft AG 4/1971 über seine Erlebnisse berichtete.

Die „Obotrita" war eine 1892 in Helsingör (Dänemark) für die Reederei F.C. Cesar Wehrhahn, Hamburg, gebaute Bark, die zunächst unter dem Namen „Favorita" fuhr. Das 1477 BRT große Schiff wurde im Mai 1902 an die Rhederei AG von 1896, Hamburg, verkauft und erhielt den neuen Namen OBOTRITA. Im Sept 1911 kaufte die Hamburger Reederei Wilhelm Diekmann & Eugen Cellier das Schiff, die u.a. einen Liniendienst nach Sibirien (Wladiwostok!) betrieb. Als die Obotrita im August 1914 in Valparaiso für die Dauer des 1. Weltkrieges interniert wurde, gehörte sie inzwischen der Rickmers Reederei. 1919 kehrte sie nach Europa zurück und wurde von den Alliierten der Reederei zurückgegeben. Am 26.11.1925 kam es dann zu dem Unglück, das Max Zabel (wahrscheinlich ein Augenzeuge der Vorfälle) beschreibt.

Herr Dr. M. Rodewald vom Deutschen Seewetterdienst - Seewetteramt Hamburg - veröffentlichte im Seewart Heft 5/58 einen Aufsatz: *Die Elsflether Bark "Charlotte" im Azorenorkan (Oktober 1903).* In seinen Ausführungen wird im Zusammenhang mit der "Charlotte" und dem Azorenorkan auch der Kapitänsbericht der Bark "Obotrita" genannt, die auf ihrer Heimreise von der Westküste Südamerikas mit Salpeter beladen nicht weit WNW-lich der Position der "Charlotte" ebenfalls diesen Orkan durchstand.

Alle diese Schiffe wurden innerhalb von 10 Tagen nacheinander von dem Orkan getroffen

Auch eine ganze Reihe weiterer Schiffe wurden von dem Orkan auf seiner Zugbahn über den Atlantik in Mitleidenschaft gezogen, wie in der Übersichtskarte zu erkennen.

OBOTRITA bei Schlechtwetter Gemälde von Joh. Holst

Nach überstandenem Orkan geriet die Obotrita einige Tage später, als sie schon den Bestimmungshafen fast erreicht hatte, erneut in Schwierigkeiten. Aber Max Zabel erzählt zunächst den Verlauf der ganzen Reise von Belfast nach Peru und zurück in den Englischen Kanal.

Im Januar 1924 wurde das Schiff in Belfast für eine Ballast-Reise nach Callao for Order seeklar gemacht. Als Ballast wurden 1000 t Bauschutt geladen, der aus Lehm, Erde und Ziegelsteinen mit großen Mengen von Zement- und Kalkresten bestand. Während der Beladung regnete es zeitweilig in Strömen, ohne daß der Ladevorgang unterbrochen wurde. Dadurch wurde der Schutt ausgiebig mit Feuchtigkeit durchsetzt und lagerte sich fest bis in alle Winkel. Mit langen dicken Holz-Bohlen und Ketten wurde der Ballast gelascht und so gegen ein Übergehen (Verrutschen) gesichert.

Anfang Februar lief das Schiff aus. Die Ausreise verlief glatt und das Schiff machte gute Fahrt. Nach der Durchsteuerung der "Le Maire-Straße" zwischen Feuerland und Staaten Island wurde Kap Hoorn bei steifem Westwind passiert. Nach einer Reise von 73 Tagen war das Ziel erreicht, und die Bark ging auf der Reede von Callao vor Anker. Das war eine sehr respektable Leistung. Hier mußte nun erstmal der Ballast durch die eigene Besatzung gelöscht werden.

Das war leichter gesagt als getan. Durch die Wärme in den Tropen war die Feuchtigkeit im Ballast ausgetrocknet und er war derartig fest und trocken geworden, daß er nur mit der Spitzhacke los zu schlagen war; teilweise mußte er mit Brechstangen auseinandergebrochen werden. In Körben wurde er an Deck gehievt und nach aussenbord gekippt.

Als das Schiff leer war, traf nach einigen Ruhetagen auch die Order ein, und zwar sollte das Schiff in Pachacamac, einer Insel etwa 15 sm südlich Callao, Guano laden. Am nächsten Tage erschien früh morgens ein alter Walfangdampfer, der als Schlepper diente.

Ein Teil der Besatzung der „Obotrita"

Er brachte die eingeborenen Ladearbeiter mit, die an Bord der Bark überstiegen und während der Ladezeit dort blieben. Sie richteten sich unter der Back mit Säcken und altem Segeltuch ihr Lager ein, mußten sich aber selbst verpflegen; das hinderte sie jedoch nicht, ständig dem Koch auf der Pelle zu liegen und abzukochen. Vor allem hatten es ihnen abgekochte Kartoffeln angetan, die für sie etwas Besonderes darstellten. Als die Schleppverbindung mittels Ankerkette und Vorläufer hergestellt war, ging die Reise zum Ladeplatz los und dauerte etwa 5 Stunden. Der Ladeplatz lag auf der Seeseite der Insel Pachacamac und war ungeschützt der Meeresdünung ausgesetzt, so daß das Schiff nie ruhig lag und zeitweise sehr stark rollte oder schlingerte, so daß manchmal die Beladung deshalb unterbrochen werden mußte.

Die Beladung ging folgendermaßen vor sich: Von einem überhängenden Vorsprung der Insel aus waren zwei parallel laufende Drahtseile im Meer verankert (unter einem flachen Winkel). Diese Seile dienten als Laufdrähte für zwei Laufkatzen, die durch einen Läuferdraht über eine große flachliegende Umlenkrolle an Land verbunden waren, so daß im Wechsel immer durch die eine Katze die andere heraufgezogen wurde. Ein Leichter wurde unter die Drähte gelegt. Eine Laufkatze befand sich oben über dem Ladeplatz, die andere über dem Leichter. An die obere wurde nun eine Schlinge mit Guano in Säcken angehängt, die Bremse gelockert, und durch das Gewicht lief die Laufkatze abwärts und zog mit dem Läuferdraht die leere oder mit leeren Säcken belastete Laufkatze nach oben. Nun wurde diese wieder beladen, in der Zwischenzeit wurden die Säcke von der anderen abgenommen und in den Leichter gestaut, und so ging es hin und her, bis der Leichter voll war. Ein Motorboot brachte einen neuen Leichter unter die Seile und schleppte den anderen zum Schiff, wo dann die Säcke mit dem Schiffsgeschirr an Bord gehievt wurden.

Die Hieven wurden auf die Luken, von denen nur je ein Lukendeckel hinten und vorne abgenommen worden war, abgesetzt, die Sacknaht

aufgeschnitten und der Guano lose in den Raum geschüttet. Da Guano aus getrockneten Vogelexkrementen und verfaulten Fischresten besteht - die Inseln waren mit Schwimmvögeln dicht besetzt - verbreitete sich an Deck ein infernalischer Gestank. Der feine ausgedörrte Guano-Staub drang in alle Räume und Unterkünfte und bedeckte alles mit einer feinen schmutziggrauen Schicht. Alles schmeckte und roch nach Ammoniak, und es war nur an der Luvseite einigermaßen auszuhalten. Wenn der Gestank schon nicht zu ertragen war, so war das Ungeziefer, was mit dem Guano an Bord kam, noch viel unerträglicher. Scharen von Flöhen, Sandflöhen und eine Zeckenart hatten es auf die Menschen abgesehen, besonders auf die Besatzung, denn die Eingeborenen waren anscheinend weitestgehend immun gegen diese Viecher. Wenn auch mehrmals am Tage Deck gewaschen und abends das Lukensüll mit Teer angepinselt wurde, um die Wanderung der Heerscharen zu unterbrechen, fanden doch noch genug dieser Lebewesen einen Weg, um an die Menschen heranzukomnen.

Als die Schüttladung das Zwischendeck erreicht hatte, mußte der Unterraum voll getrimmt werden, was durch die Eingeborenen gemacht wurde, da es den Besatzungsmitgliedern unmöglich war, in den Raum herunterzusteigen. Schon die Kontrolle der Trimmarbeiten war für die Lungen eine Qual.

Alle waren froh, als das Schiff fertig beladen war, und die Iuken seefest geschlossen werden konnten. Außer dreifach Persennige wurden die Lukensülle gut mit Teer eingeschmiert und die untersten Persennige fest angedrückt, um die Luken nicht nur wasserdicht sondern auch luftdicht abzuschließen. Dann wurde gründlich "Rein Schiff" gemacht. Nachdem das Schiff ausklariert hatte, und Proviant übernommen worden war, wurde die Heimreise mit Bestimmungshafen Antwerpen angetreten.

Die Heimreise verlief mehr oder weniger glatt. Aber das Schiff hatte mit ausnehmend viel Gegenwind zu kämpfen und die Reise wurde sehr lang. Es machte sich zudem übel bemerkbar, daß die Proviantlast nur durch ein Holzschott vom Laderaum getrennt war und so der Ammoniak-Gestank freien Durchgang hatte. Nach kurzer Zeit war der Proviantraum nur noch mit Hilfe eines Windsacks betretbar, ja es wurde mit der Zeit derartig schlimm, daß das untere offene Ende des Windsacks über den Kopf gestreift werden mußte, um überhaupt im Proviantraum noch atmen zu können. Die Folge war, daß der Frischproviant bald restlos ungenießbar geworden war und der Dauerproviant derartig den Geruch angenommen hatte, daß er nur noch mit Widerwillen zu essen war.

Wenn auch ein großer Teil des Proviants aus der Last herausgenommen und in der Segelkoje oder Pantry untergebracht worden war, so hatte er doch einen Stich weg und verdarb mehr und mehr. Es wurde nur noch von Salzfleisch, Konserven und Hartbrot gelebt. Durch Fischfang wurde versucht, etwas Abwechselung in den Küchenzettel zu bringen, und es gelang auch, einige Tümmler zu harpunieren und Bonitos zu angeln.

Die Schiffsleitung sah sich gezwungen, nach 110 Tagen Reise die Azoren-Insel Fayal anzusteuern und durch Flaggensignale, denn FT (Funktelegraphie) war noch nicht an Bord, neuen Proviant zu bestellen (*siehe Montags-Story 144 - Flaggen auf Seeschiffen*). Das Wetter war gut, die Bark stand in einiger Entfernung von der Insel auf und ab und wartete auf das Boot, welches den Proviant bringen sollte. Nach einigen Stunden erschien dann auch ein großes, flaches Motorboot und brachte den langersehnten frischen Proviant, vor allen Dingen frisches Gemüse, frisches Fleisch, Mehl zum Brotbacken und Früchte. Die Übernahme ging ohne Zwischenfall vor sich, und mit neuem Mut ging es auf den Rest der Reise.

Durch mehrfaches Ausgasen der Unterkünfte war auch Ruhe vor dem Ungeziefer eingetreten, welches in der ersten Zeit der Besatzung noch übel mitgespielt hatte. Nach 123 Tagen stand die Bark Mitte November vor dem Englischen Kanal. Es wehte ein steifer östlicher Wind, der lange anhalten sollte und die Bark nur langsam

unter ständigem Kreuzen und Halsen im Kanal vorwärts kommen ließ. Es briste immer mehr auf, und der Wind drehte dabei langsam über Nord nach NW. Die Segel wurden bis auf die Sturnsegel festgemacht, das Schiff lag in der kurzen hohen See gut. Auf der Höhe von Dungeness setzten Regen- und Schneeschauer ein, der Wind wuchs auf Sturmstärke an.

Der sonst unter Dover liegende Lotsenversetzdampfer für die Schelde-Lotsen war nicht mehr auf seiner Position. So mußte versucht werden, ohne Lotsen die Scheldemündung zu erreichen. Wind und See wurden inmer mehr und die Sicht immer schlechter.

aufgegeit, der Bb-Anker fallen gelassen und 6o Faden Kette ausgesteckt.

Das Schiff drehte gut in den Wind und lag verhältnismäßig ruhig in der unruhigen See. Um eine größere Sicherheit zu haben, sollte der Stb-Anker ebenfalls mit ausgebracht werden. Als er zu Wasser war, und die Bremse des Bb-Ankers gelöst wurde, um auf beide Ketten Zug zu bekommen, setzte eine Bö ein, die das Schiff derartig erfaßte, daß beide Bremsen das Ankerspill nicht mehr stoppen konnten, und die Ketten mit solcher Gewalt ausrauschten, daß die Kettenstege wie Geschosse in der Gegend herumsausten und die Ketten mit einem furcht

Die Obotrita auf dem Strand vor Blankenberghe

In der Nähe des Sandettie Feuerschiffs, welches noch eben ausgemacht werden konnte, entschloß sich der Kapitän zu ankern, um nicht auf die Sände zu geraten. Das Schiff wurde hart an den Wind gedreht, die noch stehenden Segel

baren Ruck nacheinander ihre Verankerung im Schiff herausrissen und in der aufgewühlten See verschwanden.

Nun fing das Schiff an zu treiben. Beim Versuch, die schon teilweise beim Aufgeien zerrissenen

Segel wieder zu setzen, flogen diese ganz aus den Lieken, die Brassen brachen, und das laufende Gut war ein großes Durcheinander.

Das Schiff war in Seenot, Blaufeuer wurden abgebrannt und Kanonenschläge abgefeuert, um die Aufmerksamkeit des Feuerschiffes und der Landrettungsstationen zu erregen. Langanhaltende schwere Regenschauer, mit Schnee vermischt, behinderten die Sicht. Die Bark hatte sich quer zu Wind und See gelegt, nahm jetzt viel Wasser an Deck und holte tief über. Ein großes Glück war es, daß die Ladung nicht über ging. Langsam aber sicher trieb sie auf das Sandettie Feuerschiff zu. Von dort hatte man die Gefahr auch erkannt.

Feuerschiff SANDETTIE

Wie sich später herausstellte, hatte man auf dem Feuerschiff versucht, mehr Ankerkette auszustecken, um der Gefahr eines Zusammenstoßes mit der "Obotrita" zu entgehen. Irgendwie hakte aber die Ankerkette. Um sie nun zu bewegen, hatte der Vormann des Feuerschiffes mit der Hand in die Kette gefaßt, beim Einrucken aber seine Hand nicht mehr frei bekommen und war vor die Ankerklüse geschleudert worden, wo ihm sein Arm ausgerissen wurde, woran er dann verblutete.

Die Gefahr des Zusanmmenstoßes war abgewendet, aber unter welch tragischen Umständen. Mit etwa zwei Schiffslängen Abstand trieb die Bark vor dem Feuerschiff vorbei. Nun wurden von beiden Seiten Notsignale gegeben.

Die Lichter eines in Sicht kommenden Fahrzeugs veranlaßten den I. Offizier der Bark mit einer Handmorselampe in das Besanwant hinaufzusteigen, damit die Morsesignale besser zu sehen wären. Eine fürchterliche Grundsee, die über das Schiff hinweglief und es schwer auf Grund aufsetzen ließ, riß ihn aus dem Want, schleuderte ihn an die Bordwand und in die tobende See. - Ein ihm nachgeworfener Rettungsring fiel dicht bei ihm ins Wasser, wurde aber nicht von ihm ergriffen, wahrscheinlich war er durch den Aufprall auf die Bordwand bewußtlos geworden. Nach der nächsten Grundsee war er nicht mehr zu sehen.

An ein Aussetzen der Rettungsboote war gar nicht zu denken, außerdem waren sie durch die überlaufenden Grundseen schon beschädigt und die Davits eingeknickt. Das Schiff arbeitete schwer auf der Sandbank und setzte mehrere Male hart auf, so daß man meinen konnte, jetzt kommen die Masten von oben. Jede Grundsee brachte große Sandmassen mit an Deck. Allmählich hörten die Stöße auf, und das Schiff trieb wieder frei. Man war über die Sände rüber.

Der Versuch eines Rettungsbootes von Land die Besatzung abzubergen scheiterte wegen der Nähe der Sände und der dort laufenden Grundseen. So treibt das Schiff weiter auf den Strand zu.

Alles war finster und sah gespenstisch aus. Bald war die Brandung erreicht, und man merkte förmlich, wie das Schiff mit jeder anrollenden See höher an Land heraufgeschoben wurde. Die Brecher gingen hoch über das Deck und die Aufbauten weg. Nach einiger Zeit lag das Schiff fest und wurde nur noch durch die See hin und her geworfen. Da in dieser Nacht Springflut herrschte, war das Schiff hoch auf den Strand hinaufgeschoben worden. Gegen Morgen ließ

die Gewalt des Sturmes etwas nach. Ein großes Rettungsboot war von einem Seeschlepper bis hoch in Luv des Wracks geschleppt worden und ließ sich nun von dort mit der See an der Bordwand vorbei treiben, wobei dann die Besatzungsmitglieder nacheinander hineinspringen konnten und von der Bootsbesatzung aufgefangen wurden. So wurde die Schiffsmannschaft gerettet. Das Schiff selbst mußte seinem Schicksal überlassen werden.

Nachdem sich das Wetter beruhigt hatte, konnte man bei Niedrigwasser trockenen Fußes bis beinahe an den Schiffsrumpf gelangen. Durch die Bewegungen in der Brandung verbunden mit der Spülwirkung des Wassers, hatte sich das Schiff ein Bett gegraben, in dem es nun festlag. Die Abb. zeigt das Schiff einige Tage nach der Strandung bei Coque sur Mer, zwischen Ostende und Blankenberghe. Eine Untersuchung des Schiffskörpers ergab, daß sich der Kiel des Schiffes beim Aufsetzen auf die Sandbank um 18 cm durchgebogen hatte, und daß das Deck an verschiedenen Stellen aufgeplatzt und eingerissen war.

Ein Abschleppversuch aus seiner Jetzigen Lage und im gegenwärtigen Zustand war sinnlos. Die Ladung mußte erst, soweit möglich, gelöscht werden. Zu diesem Zweck wurden während der Niedrigwasserzeiten auf einem Feldbahngleis Loren bis ans Schiff gefahren. In diesen und zusätzlich in Lastwagen wurde der Guano abgefahren.

Als das Schiff leer war, wurde von ihm aus ein Kanal bis in freies Wasser gegraben, in welchem es dann bei der nächsten Springflut abgeschleppt wurde. Da es durch die Strandung seeuntüchtig geworden war, wurde es nach Ostende eingebracht, um hier abgewrackt zu werden. So endete der Lebenslauf der Bark "Obotrita".